

En la actualidad, una vez que los barcos atracan en el muelle, una grúa con cuchara bivalva extrae de la bodega el producto a granel, que pasa por una tolva que está al aire libre y cae finalmente sobre un camión. En este proceso hay dos momentos conflictivos, entrada y salida de la tolva, en los que se producen emisiones contaminantes.

La nueva instalación prevista por la empresa «Galigrain, Sociedad Anónima», consiste en un sistema de circuito semicerrado que reducirá drásticamente las emisiones de polvo a la atmósfera. El material descargado pasa a una tolva ecológica, dotada de un sistema de aspiración forzada, que dispone de persianas captadoras de polvo en su parte posterior y en el interior cuenta con filtros, electroventiladores, transportadores de cadena y mangas telescópicas para la descarga sobre las cintas transportadoras. Las cintas, totalmente cerradas por una carcasa, pasan por una torre de control y pesaje, que también cuenta con electroventiladores y filtro para aspiración, acabando en una nave cubierta.

Los principales resultados ambientales que se esperan conseguir con la realización de este proyecto son:

Eliminación de la contaminación que ahora se origina en la carga de camiones, ya que ésta se hará en una instalación totalmente cerrada con dispositivos de filtro y recuperación de polvo.

Eliminación de la contaminación que ahora se origina en la transferencia entre almacén y ferrocarril que se llevará a cabo por tubería en circuito cerrado.

Además, el transporte por ferrocarril supondrá la reducción de gran parte del tráfico de camiones.

Instalaciones de manejo de carbón

La central térmica de Meirama, propiedad de Unión Fenosa, utiliza como combustible el lignito pardo procedente de la mina de Limeisa, próxima a dicha central. En la actualidad se está incrementando la sustitución parcial del lignito local por carbones de importación, con menor contenido en azufre, con el fin de garantizar el cumplimiento del Real Decreto 646/1991, de 22 de abril, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera, así como contribuir al compromiso del Estado español de reducir progresivamente las emisiones de SO₂.

Actualmente se están quemando del orden de 500.000 toneladas/año, estando previsto llegar hasta 1,4 millones de toneladas/año en el entorno del año 2003-2006, cuando la central térmica de Meirama sea una central 100 por 100 de carbón de importación.

El suministro de los carbones de bajo contenido en azufre se realiza actualmente por medio de barcos «Panamax», que son descargados por grúas en el Muelle del Centenario, depositando el carbón en el propio muelle donde por medio de palas se procede a su apilamiento. A continuación, también utilizando palas, el carbón se carga en camiones que, una vez toldados, lo transportan por la carretera N-550 hasta la central térmica de Meirama.

La descarga de un barco «Panamax» (70.000 toneladas, aproximadamente) dura entre tres y cuatro días. El transporte se realiza en camiones con una carga aproximada de 26 toneladas de carbón, y a un ritmo de 5.000 a 6.000 toneladas/día, por lo que durante doce o catorce días laborales la N-550 está sometida a un tráfico de camiones que realizan entre 200 y 240 viajes, con lo que esta carretera, ya de por sí bastante transitada, se somete a una densidad de tráfico muy alta para su capacidad.

Con el propósito de reducir las emisiones de polvo de carbón, Unión Fenosa desarrolla un proyecto básico de instalaciones de manejo de carbón de importación. Este proyecto afecta a tres zonas o fases de la operación: Zona de descarga de barcos, zona de transferencia y zona de carga de vagones. Tras la realización de distintos estudios, el proyecto se finaliza incorporando las medidas medioambientales conocidas sobre la manipulación de carbón.

El sistema que se propone, para uso exclusivo de las necesidades de la central térmica de Meirama, requiere para su instalación que el Muelle del Centenario se prolongue en una longitud de 130 metros, necesarios para poder ubicar la nueva zona cerrada, para la transferencia del carbón al ferrocarril, que entrará a lo largo del muelle hasta esta zona.

Con el nuevo sistema, la descarga del carbón se realizará por las grúas del Muelle del Centenario que lo depositarán en tres tolvas ecológicas, dotadas de captadores de polvo, que a su vez verterán el carbón sobre cintas cubiertas. Estas cintas envían el carbón hasta una primera torre de transferencia, dotada también de sistemas de captación de polvo y totalmente cerrada en su estructura.

Desde la primera torre de transferencia el carbón puede ser enviado directamente a los silos de carga de vagones por medio de una cinta totalmente cubierta. Este camino se utilizará durante los días de descarga del barco, con lo que se evita su almacenamiento en la zona de transferencia, enviándolo directamente a los parques de la central térmica de Meirama

por ferrocarril. La previsión del transporte diario es de 5.000 a 7.000 toneladas (de cinco a siete trenes). El resto del carbón descargado (se descargan del orden de 20.000 toneladas/día) se envía, por medio de cintas totalmente cubiertas, desde la primera torre de transferencia hasta la segunda torre que, empleando otra cinta también cubierta, lo envía a la zona de transferencia.

La zona de transferencia tiene como misión almacenar transitoriamente las aproximadamente 15.000 toneladas/día de diferencia entre la descarga y el transporte por ferrocarril. Esta zona está dimensionada para apilar de 65.000 a 70.000 toneladas de carbón que se realizará, por medio de una máquina combinada apilador/recogedor, en dos parvas. Esta máquina realizará la recogida de carbón para enviarlo, por cintas cubiertas, a través de la segunda torre de transferencia hasta la tercera torre, que a su vez lo enviará por cintas cubiertas hasta los silos de carga de vagones.

En todas las transferencias existirán sistemas de captación de polvo, incluso en la máquina combinada. El apilador será de altura regulable, al objeto de verter el carbón cerca de la parva y reducir la formación de polvo. Se instalará un sistema de riego por aspersión, para reducir la emisión de polvo, y una balsa de tratamiento de escorrentías.

Los silos cerrados de carga de vagones estarán provistos de sistemas de captación de polvo. La descarga sobre los vagones se lleva a cabo por medio de mangas telescópicas, evitando así la formación de polvo.

Los principales resultados ambientales que se esperan conseguir con la realización de este proyecto son:

Con la implantación del nuevo sistema se elimina la utilización de palas y camiones en la carga y transporte de carbón, que son las dos fuentes más importantes de polvo. Según los análisis ambientales encargados por la Autoridad Portuaria, se consigue una reducción de la emisión de polvo, con relación al sistema actual, superior al 88 por 100. Con el sistema que se propone, las tasas de deposición de polvo de carbón (concentración media en veinticuatro horas), en las zonas de La Coruña más próximas al Muelle del Centenario, dan como valor máximo 10 mg/m²/día, cuando el límite según Decreto 833/1975 es de 300 mg/m²/día. A su vez, las tasas de concentración de polvo de carbón (percentil 98 de todos los valores medios diarios registrados durante el año) darían como valor máximo 0,6 µg/m³, siendo el límite, según la Directiva 89/427/CEE, de 250 µg/m³. En situación de tormenta, el valor máximo previsto de tasa de deposición es de 100 mg/m²/día, y el de tasa de concentración de 5 µg/m³, muy alejados de los límites antes reseñados.

Con la sustitución del transporte del carbón mediante camiones por el ferrocarril, se consigue eliminar totalmente el tráfico de esos camiones tanto por la ciudad como por la carretera N-550 en su traslado a la central térmica de Meirama.

20305 RESOLUCIÓN de 22 de julio de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se decide que es innecesario someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de terminal Ro-Ro/Lo-Lo en el dique del oeste del puerto de Palma de Mallorca, de la Autoridad Portuaria de Baleares.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 838/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto terminal mixta Ro-Ro/Lo-Lo en el dique del oeste del puerto de Palma de Mallorca no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente al procedimiento reglado de impacto ambiental. La Autoridad Portuaria de Baleares remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el análisis ambiental del proyecto, consultando sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado.

La necesidad del proyecto, así como una descripción de sus principales características se recogen en el anexo.

Habida cuenta que el presente proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985 (con-

cretamente a los especificados en el epígrafe 12 del mismo, modificación de los proyectos que figuran en el anexo I), para los cuales el sometimiento al procedimiento reglado será preciso cuando los Estados miembros consideren que sus características lo exigen, y, tras examinar la documentación remitida, no se observa, como resultado de la realización del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un proceso reglado de evaluación de impacto ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras, y en su caso la naturaleza de tales medidas, al objeto de conseguir impactos no significativos. Los impactos observados en este proyecto tienen medidas mitigadoras ya bien definidas, que pueden ser establecidas en un condicionado a su construcción.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental resuelve que es innecesario someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto terminal mixta Ro-Ro/Lo-Lo en el dique del oeste del puerto de Palma de Mallorca, debiendo cumplirse en su ejecución las siguientes condiciones:

El material procedente del único dragado previsto, para la cimentación de la terminal, unos 62.000 metros cúbicos, se depositará en la parte central del recinto de la obra, quedando asegurado su confinamiento estanco.

La superficie obtenida como consecuencia del proyecto se diseñará de tal manera que no puedan producirse vertidos al mar, directos o por escorrentía, de materiales contaminantes.

La totalidad de los áridos a utilizar así como las escolleras y material «todo uno» procederán de canteras abiertas y en explotación, o de materiales estériles de excavación de otras obras que cuenten con la debida autorización de la Administración Pública.

Madrid, 22 de julio de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO

Necesidad del proyecto

El proyecto de terminal mixta Ro-Ro/Lo-Lo en el dique del oeste se encuentra en el plan especial del puerto de Palma de Mallorca, aprobado por el Ayuntamiento de Palma en sesión de 31 de enero de 1997. El plan especial se redactó con un estudio de impacto ambiental remitido al Ayuntamiento de Palma de Mallorca. En la información pública no se presentaron alegaciones de carácter medioambiental, según certificado expedido por el Secretario del Ayuntamiento de dicha población.

Esta terminal, con capacidad de tráfico de 316.800 toneladas anuales de contenedores y de 648.000 en semiremolques de tráfico de transbordadores, podrá atender un tercio del tráfico Ro-Ro, el más importante del puerto, y prácticamente la mitad del tráfico de contenedores, previstos en el año 2004.

Descripción del proyecto

La obra está constituida básicamente por un terminal en forma pentagonal dotado a lo largo de tres de sus lados de muelles de gravedad constituidos por cajones así como tacones para atraques de buques transbordadores; los otros dos lados del pentágono se apoyan sobre el actual muelle adosado al dique del oeste en el ángulo que forman su primera y segunda alineación.

La superficie útil y total de la explanada es de 55.900 metros cuadrados que, si se cuentan los tacones y muelles se convierten en 62.582 metros cuadrados; los tacones ubicados en los ángulos que forman las nuevas alineaciones con los actuales muelles adosados al dique tienen respectivamente 28,4 metros para los transbordadores acostados sobre el dique y 24,1 metros para los que han de acostarse sobre las nuevas alineaciones del terminal; las nuevas líneas de atraque son de 160 metros en ambos lados para los transbordadores y de 166,1 en el testero para los buques operados por sistema Lo-Lo.

Las obras se iniciarán mediante un dragado de limpieza y cimentación en materiales sueltos para prevenir la eventual producción de asientos de las escolleras; seguidamente se dispondrán las escolleras de cimentación de cajones y se cerrará el recinto con éstos. Dentro de este recinto, sobre el fondo y paralelamente a las alineaciones que forman la terminal, se dispone un pentágono central construido con un dique hecho con productos procedentes de cantera, en un «todo uno», con 3 metros de base por 2,5 de altura y coronación de 1,50 metros de ancho, con una capacidad de cuenco de 32.470 x 2,5 metros muy superior a la necesaria de 62.000 metros cúbicos de productos de dragado a depositar. A continuación se procederá al vertido de relleno de cantera «todo uno» sobre los materiales de dragado, en el resto del recinto de la obra y sobre los cajones, hasta alcanzar la caja de los pavimentos de la plataforma de la terminal.

No se prevé punto específico para la construcción de los cajones que incluso se podrían construir en una instalación ubicada en otro puerto y transportarse flotando.

La totalidad de los áridos a utilizar así como las escolleras y material «todo uno» han de proceder de canteras abiertas y en explotación, por lo que no se prevé ninguna apertura de cantera.

BANCO DE ESPAÑA

20306 RESOLUCIÓN de 22 de septiembre de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 22 de septiembre de 1997, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	151,118	151,420
1 ECU	165,413	165,745
1 marco alemán	84,259	84,427
1 franco francés	25,086	25,136
1 libra esterlina	242,197	242,681
100 liras italianas	8,636	8,654
100 francos belgas y luxemburgueses	408,288	409,106
1 florín holandés	74,829	74,979
1 corona danesa	22,131	22,175
1 libra irlandesa	221,222	221,664
100 escudos portugueses	82,922	83,088
100 dracmas griegas	53,386	53,492
1 dólar canadiense	108,929	109,147
1 franco suizo	102,703	102,909
100 yenes japoneses	123,191	123,437
1 corona sueca	19,679	19,719
1 corona noruega	20,722	20,764
1 marco finlandés	28,267	28,323
1 chelín austríaco	11,973	11,997
1 dólar australiano	108,880	109,098
1 dólar neozelandés	96,066	96,258

Madrid, 22 de septiembre de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA

20307 ORDEN de 21 de agosto de 1997, de la Consejería de Cultura, por la que se aprueba la modificación de los Estatutos de la fundación «Doñana».

Vista la petición presentada por don José Manuel García-Quílez Gómez, como Secretario de la fundación «Doñana» para la modificación de los Estatutos de la citada fundación en orden a adaptarlos a la Ley 30/1994, de 24 de noviembre, de Fundaciones y de Incentivos Fiscales a la Participación Privada en Actividades de Interés General, se resuelve con la decisión que figura al final a la que sirven de motivación los hechos y fundamentos jurídicos detallados seguidamente: